



El tren circulant per la vora de l'Observatori de l'Ebre, a Roquetes. FOTO: PACO BOLLINA

L'apunt Jornada de record

La línia va estar en ple desús gairebé 30 anys, del 1973 i fins el 2000, quan es va convertir en una Via Verda per anar a peu o en bicicleta enmig d'uns paratges naturals magnífics i transcorrent per túnels. És avui dia un dels atractius turístics de les Terres de l'Ebre. Arribar al mar, com al segle XIX, és també l'objectiu d'un nou projecte de tram de via verda per enllaçar Tortosa amb la Ràpita. La Diputació de Tarragona en lidera el projecte finançat amb fons europeus, en col·laboració amb els ajuntaments de Roquetes, Tortosa, Amposta i la Ràpita.

El «Sarmentero» roman en la memòria col·lectiva de molts. Al poble de Cretes el proper diumenge 1 d'octubre se celebra una jornada de commemoració pels 50 anys d'aquest tancament, amb diversos actes i conferències.

Terra Alta i Baix Ebre

Del ferrocarril a la bicicleta: 50 anys sense tren per la Via de la Val de Zafán

Aquest setembre s'ha complert mig segle del tancament de la línia fèrria que connectava La Puebla de Híjar i Tortosa. Durant la Guerra Civil i el franquisme va tenir un paper destacat

MARINA PALLÁS CATURLA
TORTOSA

Aquesta setmana s'han complert 50 anys del tancament de la línia de tren de la Val de Zafán, entre La Puebla de Híjar i Tortosa, que actualment està convertida en una Via Verda que cada any bat rècord en visitants, especialment en bicicleta. La línia fèrria només va estar oberta 32 anys i sempre va ser una infraestructura inacabada, ja que les vies no van arribar a la seua destinació final, que hagués sigut el port dels Alfacs, a la Ràpita.

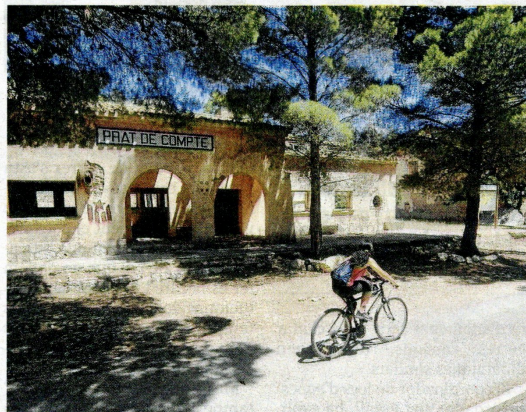
El projecte de la línia data del 1863, data en què es registra una sol·licitud a les Corts per unir el Baix Aragó amb la Ràpita i el mar Mediterrani. Aquesta prolongació mai no es va executar, ja

que la línia va acabar finalment a Tortosa. A mitjan segle XIX el tren va canviar la societat, convertint-se en el motor de desenvolupament econòmic i social especialment del Baix Aragó, en una època en què les comunicacions per carretera eren complicades. Farien falta molts anys fins que la línia no fos realment una realitat i la dictadura de Primo de Rivera va ser responsable d'un impuls important en la seua construcció.

Un dels episodis més tristos però més transcendents d'aquesta via és durant la Guerra Civil, ja que el tren de la Val de Zafán va ser estratègic per a les tropes de Franco. Abans de l'inici de la Batalla de l'Ebre, la línia ferroviària arribava sols fins al Pinell de Brai i durant l'episodi va ser

«clau per facilitar la connectivitat amb el front de les tropes franquistes» al marge dret del riu, segons explica l'historiador Andreu Caralt. Finalitzat el conflicte bèl·lic, la dictadura franquista va destinar excombatents republicans identificats com a «desafectes» al règim a prolongar la línia fins a Tortosa amb treball esclau. Així, la dictadura franquista va obligar uns 2.700 presos, excombatents republicans, a treballar de forma forçada en l'obertura de la via fèrria, formant part dels llavors anomenats «batallons de treballadors». D'aquesta manera,

Els treballadors forçats de la dictadura van finalitzar la via entre el Pinell de Brai i Tortosa



Una visitant en bicicleta transcorrent per la vora de l'antiga estació de Prat de Comte. FOTO: JOAN REVILLAS

l'arribada del ferrocarril de la Val de Zafán a Tortosa va ser el 1942 gràcies a aquests treballadors.

Acabada la contesa, l'any 1942 va entrar en funcionament la línia comercial entre La Puebla de Híjar-Tortosa. Durant 29 anys, el tren funcionà regularment, tenint la seua època d'esplendor a la dècada dels anys 50 del segle XX combinant transport de passatgers i de mercaderies generant un trànsit fluid. Però el 1971 el túnel de Prat del Comte s'enfonsà i per manca de rendibilitat ja no es va reparar, segons detalla el cronista de Gandesa Anton Monner. La línia del tren, conegut per «El Sarmentero de Bot», va tancar definitivament el 17 de setembre de 1973.